

Die JŽ in den 80er Jahren

Eisenbahnen in Jugoslawien
Normalspur



Texte & Fotos von Michael Alexander Grandits



Gewidmet mit Dank für Ihre Unterstützung
meiner Frau Mama, Felicitas Maria Leopoldine Grandits

Vorwort

In den 80er Jahren konnte man in Jugoslawien neben Elektro- und Dieseltraktion vereinzelt auch noch Dampfloks in untergeordneten Diensten und bei Verschubarbeiten beobachten.

Neben der Generaldirektion der JŽ Beograd gab es auch Regional-Direktionen in Beograd, Zagreb, Ljubljana, Sarajevo, Skopje und Titograd (heute Podgorica), welche eine relativ große Unabhängigkeit hatten und ihre Triebfahrzeuge zum Teil selbstständig bestellten, wodurch eine große Vielzahl an unterschiedlichen Baureihen in Jugoslawien anzutreffen war (siehe Seite 4 Lokomotivfabriken).

Ein weiterer interessanter Aspekt bei der JŽ war der Systemwechsel bei der Elektrotraktion. In den 1930er Jahren elektrifizierten die italienischen Staatsbahnen FS Teile des Bahnnetzes auf der Halbinsel Istrien und setzte dabei dasselbe System wie in Italien ein. Die JŽ übernahmen das bestehende 3000 V Gleichstromsystem und elektrifizierten damit von 1953 bis 1967 die Strecke Rijeka-Zagreb. Danach entschieden sich die JŽ für das Wechselstromsystem 25 kV 50 Hz und elektrifizierten u. a. die Strecke Dobova-Zagreb-Belgrad.

Der Systemwechselbahnhof auf der Strecke Ljubljana-Zagreb war ca. 30 km vor Zagreb in Dobova gelegen. Der Systemwechselbahnhof für die Strecke Rijeka-Zagreb befand sich in Hrvatski Leskovac, ca. 9 km vor Zagreb so wurde der Ausbau von Zagreb Glavni Kolodvor als Zweisystembahnhof vermieden.

Ein Grenzbahnhof zwischen Österreich und Jugoslawien an der Südbahn Wien-Graz-Maribor gelegen ist der in Österreich gelegene Bahnhof Spielfeld-Straß. Dieser wurde 1977 als erster Systemwechselbahnhof in Österreich ausgeführt und mit 15 kV -16 $\frac{2}{3}$ Hz ÖBB und 3 kV Gleichstrom JŽ elektrifiziert. Der Bahnhof konnte wechselweise im Nordteil mit 15 kV -16 $\frac{2}{3}$ Hz und im Südteil mit 3 kV Gleichstrom versorgt werden oder in Abwesenheit von JŽ-Lokomotiven zur Gänze auf das österreichische System umgestellt werden. Der zweite Systemwechselbahnhof zu Österreich befindet sich in Jesenice an der Strecke Villach-Rosenbach-Jesenice-Triest/Ljubljana.

Loknummern der JŽ-Normalspur

1. Ziffer Antrieb der Triebfahrzeuge

- 3 E 3.000 V
- 4 E 25 kV 50 Hz
- 6 V dieselelektrisch
- 7 V dieselhydraulisch
- 8 V dieselmechanisch

2. Ziffer Achsanordnung

- 1 Triebwagen
- 2 Lok mit 2 Treibachsen
- 3 Lok mit 3 Treibachsen
- 4 Lok mit 4 Treibachsen
- 5 Lok mit 5 Treibachsen
- 6 Lok mit 6 Treibachsen

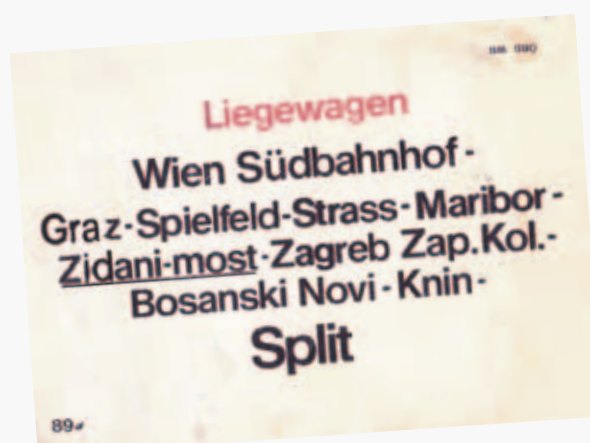
3. Ziffer

- bei Triebwagen Motor-, Zwischen- oder Steuerwagen
- bei Lokomotiven 1-9 Bauarten in der Reihenfolge der Indienststellung



Matulji fungiert seit dem Ausbau von Abbazia (heute Opatija) durch die österreichische Südbahngesellschaft als Bahnstation für diesen Luft- und Meereskurort. Bis in die 1930er Jahre führte vom Bahnhof Opatija-Matulji sogar eine elektrische Straßenbahn in die berühmten Ferienorte der Kvarner Bucht, durch Opatija bis zur Endstation in Lovran (2. Jänner 1981).

Foto gegenüberliegende Seite unten:
Der Endbahnhof von Split wird am 6. August 1983 als Marktplatz genutzt. Der Kopfbahnhof ist als Gleisharfe aufgebaut. Die Gleise laufen am Ende des Kopfbahnhofes auf ein Gleis zusammen und enden an einem Prellbock fast direkt am Meer. Im Hintergrund sieht man die Brücke unter der das Stumpfgleis verläuft und das Meer.



Zuglaufschild
Liegewagen Wien
- Split D1354
Autoreisezug
Wien-Split.



Die 1943 in den USA gebaute Dampflokomotive JŽ 62-095 beim Verschub in Dimitrovgrad, aufgenommen am 10. Oktober 1982.



Bei der Dampflokomotive JŽ 62-116 handelt es sich um einen 1957 gebauten Nachbau von Đuro Đakovics, aufgenommen im baufälligen Rundlokschuppen des Heizhauses von Beograd am 23. September 1985.



Die 1967 gebaute JŽ 362-039 in einer Seitenansicht, aufgenommen in Rijeka am 28. September 1985.



Mit einem Personenzug fährt die 1972 gebaute Elektrolokomotive JŽ 441-066 (25 kV 50 Hz) in Beograd (Belgrad) am 14. Mai 1982 ab. Am ersten Blick erkennt man eine leichte Verwandtschaft mit der Reihe 1043 in Österreich.



Im Bild der JŽ Baat 50 72 24-20 690-8, ex ÖBB BDi, in Niš am 14. Oktober 1984. Hier handelt es sich um einen Personenwagen mit Gepäckabteil und einer Aussichtskanzel für den Schaffner/Zugbegleiter. Mit Hilfe dieser Kanzel konnte sich der Schaffner einen Überblick über den ganzen Zug verschaffen.



Auf der Abstellgruppe in Niš konnte der Baat 50 72 24-22 727-6 am 23. September 1985 fotografiert werden. Diese Dachform erinnert entfernt an ein Haubendach, wie es auch die SKGLB-Waggons hatten, die bis 1957 auf der Schmalspurbahn verkehrten.



Die 1971 bei Ganz MÁVAG gebaute Diesellokomotive der JŽ 641-129 am 14. Oktober 1984 in Niš aufgenommen. Die Lok trägt noch ihre Originallackierung. Nach dem Zerfall Jugoslawiens gelangte die Lok in den Kosovo.



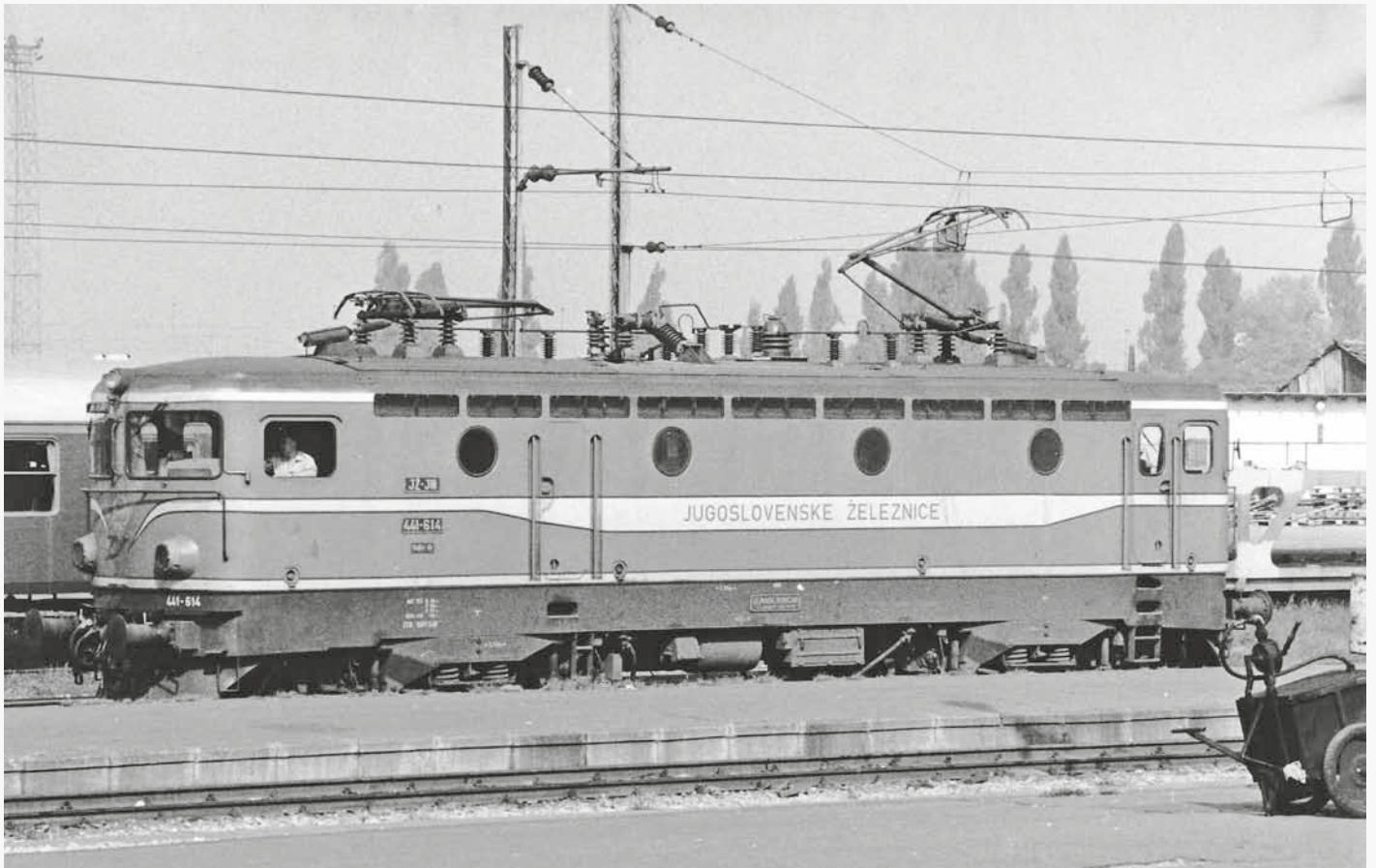
Die Maschine JŽ 641-113 beim Verschub eines Autoreiszugs in Beograd am 16. August 1985. Die Lok kam später zur ŽS und wurde 2010 abgestellt.



Der 1976 gebaute Triebwagen JŽ 712-018 konnte am 5. August 1985 im Bahnhof von Skopje bildlich festgehalten werden.



Die Triebwagen JŽ 713-003 mit 715-003 sowie 711-007 mit 711-008 konnten am 10. Juli 1986 in Ljubljana abgestellt angetroffen werden, wobei die unterschiedlichen Lackierungsvarianten auffallen .



Die Maschine JŽ 441-614 am 23. September 1985 in Beograd.



Die Elektrolokomotive JŽ 441-044 vor dem „Akropolis Express“ in Zgropolci. Hinter der Lokomotive sind zwei Sonderliegewagen der ÖBB, Reihungsnummer 951, 952, Bcm 51 81 51-50 005-6 und 008-0 nach Thessaloniki gereiht. Die Wagen wurden von Wien Süd über Wien West nach Linz zugeführt, um am 12. Juli 1987 eine Reisegruppe aus Linz mit Ex 499 bzw. Ex 291 von Linz nach Thessaloniki zu befördern.



Nach dem Bild auf Seite 80, konnte Herr Grandits auch die 260 344-7 (LAYRITZ, ex DB, Esslingen 5185/1957) noch in Ursprungslackierung mit DB-Nummer beim Vershub in Zagreb am 26. September 1985 festhalten. Die erhielt später die Nummern 734-006 bzw. 2133.006.



Die 260 128-4 (MaK 600048/1957) wurde 1985 von der Fa. LAYRITZ in Penzberg nach Jugoslawien verkauft. In Jugoslawien erhielt die Maschine später folgende Reihenbezeichnung JŽ 734-002. Dieses Bild wurde in Zagreb am 4. Oktober 1985 aufgenommen, heute ist die korrekte Bezeichnung der Lok 2133.002.